



Revue d'histoire
des chemins de fer

Revue d'histoire des chemins de fer

32-33 | 2005

Le paysage ferroviaire. Mémoire et patrimoine

Un paysagiste nommé... chemin de fer ?

Francis Beaucire



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/560>

DOI : 10.4000/rhcf.560

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2005

Pagination : 43-48

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Francis Beaucire, « Un paysagiste nommé... chemin de fer ? », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 32-33 | 2005, mis en ligne le 16 mai 2011, consulté le 03 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/560> ; DOI : 10.4000/rhcf.560

Tous droits réservés

Un paysagiste nommé... chemin de fer ?

Il y a ceux qui s'accourent à la balustrade ou au parapet et regardent le chemin de fer, ou plutôt l'emprise du chemin de fer, animée parfois par le mouvement d'un train : c'est le paysage ferroviaire. Mais il y a aussi ceux qui collent leur nez à la fenêtre, qui ne voient pas de trains, mais qui voient le paysage, le paysage « normal », dont seul le premier plan, fugitivement, est celui du chemin de fer : une ou deux voies de garage qui se perdent dans les herbes pour buter soudain sur la traverse d'un heurtoir. Au-delà, jusqu'à l'horizon et jusqu'au ciel, c'est le paysage des géographes qui s'offre aux nez-collés. Mais il est vu singulièrement : le train est l'instrument d'une façon de voir, une parmi d'autres, mais qui a ouvert, au moment où naquit le cinéma, la voie d'une modalité pionnière de la perception. Le train qui fait voir le paysage a des qualités d'inventeur.

Grand écran

Michel Butor, dans *La Modification* (1957) :

« L'autre train s'ébranle dans le bruit, ses wagons verts passant les uns après les autres jusqu'au dernier qui, se retirant comme la frange d'un rideau de théâtre, ouvre à vos yeux, comme une scène immensément allongée, un autre quai peuplé avec une autre horloge et un autre train immobile qui, lui, ne partira vraisemblablement qu'une fois que le vôtre aura quitté le quai. »

Travelling

À l'époque où apparaît le chemin de fer, la rectification du relief pour en rendre le profil accessible est à peu près inédite. Le train (les canaux, aussi, mais exceptionnellement) fait voir les choses de haut, en remblai ou en viaduc, comme un survol, ou dans l'épaisseur, quand les tranchées cisailent les sommets : la descente dans la profondeur des terrains, la vue aérienne oblique, la succession rapide des séquences sont, ensemble, à la disposition du voyageur pour saisir le paysage autrement. Les tracés révèlent des angles de vue que les routes avaient ignorés, la vitesse lisse les profils et accélère les transitions : un long transect dynamique remplace la lente reptation des objets aux yeux du marcheur. La linéarité de la

présentation du paysage et la vitesse de la translation transforme l'état des choses enracinées, telles que le piéton peut les percevoir, en *continuum* paysager.

Julien Gracq, dans *La Forme d'une ville* (1985) :

« Ce qui me plaisait – et qui me plaît encore dans ce trajet quand je le fais de jour – c'était la traînée de banlieue résidentielle, allongée contre le bord de la Loire, qui annonce l'approche de la ville trois stations à l'avance [...]. »

Depuis, l'autoroute a comblé la différence, après un siècle de regard ferroviaire. Mais elle n'a pas remis en cause l'exclusivité du chemin de fer dans la primauté de la vision latérale. Elle ne l'a pas non plus remplacé dans une vision rapprochée, mais fugace, de la société. Une coupe sociale n'est possible que par la proximité, quand le chemin de fer frôle les habitations et que la vie humaine s'y laisse surprendre en une série d'images rapides, dont seulement la succession assure la cohérence et autorise l'interprétation : l'autoroute passe au loin, de même que le TGV. C'est encore une prérogative du premier chemin de fer, plus insouciant de l'étanchéité qu'aujourd'hui.

Henri Calet, dans *Le Tout sur le tout* (1948) :

« J'affectionne surtout la ligne Étoile-Nation parce que le train sort à plusieurs reprises de son tunnel. [...] Les façades sales se succèdent à travers la vitre [...]. Il nous est donné de voir notre comportement à hauteur du second étage dans des centaines de logements analogues. [...] C'est le film de notre vie, à l'horizontale [...] À Passy, l'on dispose de pièces pour tous usages : fumoir, salon, chambre à coucher, boudoir... Au ^{xiv}^e, on fume, on couche, on mange, on boude ensemble, dans l'unique pièce curieusement dénommée studio. »

La vue par l'envers

C'est par la route que villes et villages procèdent à leur mise en façade, qui est une soumission au regard du visiteur. La ville bien mise n'est pas faite pour le chemin de fer : il y pénètre par le derrière des choses, et dans les villes le derrière grouille d'entrailles : le train trace sa coupe par le fond des jardins, par le cul des parcelles. Qui y passe, sinon le train ? La ville qui cache ses entrailles au voyageur de la route semble ne rien cacher au chemin de fer, comme si la banlieue et le train vivaient d'une certaine intimité, sans pudeur, en souvenir de leur enfance commune probablement. Ensuite, tout change : l'entrée par la gare est monumentale, mais c'est une entrée qui, une nouvelle fois, est singulière : qui entre dans la cathédrale par le chœur ? Le voyageur du chemin de

fer le fait, qui découvre la ville non depuis les bords de la ville, mais depuis les rails, les voies, les aiguillages, comme si l'on pénétrait dans le théâtre par les cintres et les poulies, par la technique. Le hall, ouvert par ses verrières, montre le panorama de la ville, tenue à distance par la place de la gare et, entremetteur, il laisse deviner les avenues par lesquelles la ville va se laisser pénétrer. Il y a autre chose. Le train demeure seul à toucher la ville au cœur, par surprise : son approche est protégée de la ville, de ses sentinelles, par les débords, les garages, les faisceaux, il y entre par une coulée isolante mais, par réciprocité, la ville garde ses distances, ne se dévoile pas le long des voies. La surprise est aussi pour le voyageur.

Pierre Sansot, dans *Poétique de la ville* (1971) :

« Seule l'arrivée d'un train est à peu près égale en dignité à la ville qu'elle pénètre. [...] Jamais la ville, si écrasante est sa supériorité, ne trouve d'interlocuteur à sa portée. Le train, les trains [...], réalisaient ce prodige : faire contrepoids à la ville et ainsi mieux faire ressortir l'immensité. Ils pénétraient dans la gare, avec tellement d'autorité sombre, qu'ils semblaient, pour une fois, faire reculer la ville. »

Machine à faire défiler les souvenirs

Le train est autant son que lumière ; par le son, passe le rythme, incitatif au dédoublement de la vision : regard vers l'extérieur, pensée vers le dedans de soi, le paysage qui défile est la toile sur laquelle se projettent les souvenirs qui défilent. Et les souvenirs, qui ont besoin d'être logés (Gaston Bachelard), prennent place dans le paysage que le train, instrument d'aide au rangement des souvenirs, donne à voir et à consolider en mémoire double couche. Le train suscite aussi une forme de dédoublement de la personne, quand il fait voir la rue par-dessus, grâce aux ponts et aux soutènements, ou de côté, quand il longe l'espace public quotidien sans qu'on y soit. Les scènes de la rue vues du train sont irréelles : il y a des gens qui vaquent à leurs affaires au pas du piéton, et nous nous sentons d'une autre temporalité, à la fois si éloignés et si proches d'eux – hier et ailleurs, ce pouvait être moi.

Mais qui reconnaît la qualité de prescripteur du chemin de fer dans la préservation et la valorisation des paysages ? De quelle légitimité peuvent se prévaloir les voyageurs pour réclamer la conservation de la vue, quand la concertation locale est une procédure à enfouir, à dérober à la vue, à encaisser emprises et sons, en donnant au sédentaire le pouvoir de faire disparaître ? Et combien de souvenirs, désormais privés de leur paysage, seront condamnés à errer le long des voies, où à élire domicile fixe dans le potager longiforme des cheminots ?



▲ Vue sur le viaduc de Marly et au-delà, le panorama sur la banlieue ouest, depuis la perspective du parc du château de Marly (Yvelines), 2005. Cl. F. Beaucire.

La ligne de banlieue Saint-Lazare – Saint-Nom-la-Bretèche est tout au long de son tracé au-delà de Puteaux une ligne de montagne : tunnels, viaducs, vues panoramiques, d'abord sur Paris, par-dessus la Seine et le Bois de Boulogne entre Puteaux et Saint-Cloud, puis sur la banlieue ouest après Garches. Le tracé de la ligne, qui suit à peu près la courbe de niveau, presque au sommet des versants qui dominent le talweg de la Seine, offre en continu une vue que la route ne permet d'avoir que par échappées : toutes les routes majeures sont en effet tracées le long de la Seine, au pied des versants, ne donnant des vues que sur la berge, ou bien perpendiculairement au versant, n'offrant que des vues fugitives sur le vaste horizon que découvre au contraire le chemin de fer : le travelling panoramique du train propose en fait une vue aérienne oblique à plusieurs reprises et par longues séquences.

Le viaduc de Marly-le-Roi (photo ci-dessus) est un point singulier de ce parcours. Il barre la perspective ouverte pour le parc et les bassins du château disparu de Marly (notamment la grande cascade alimentée par la célèbre « machine de Marly »), situé entre Saint-Germain et Versailles, en pente le long du versant, ouvrant sur l'actuelle banlieue ouest de Paris (on voit le bloc de tours de La Défense barrant l'horizon, et même Montmartre au loin). De ce fait, tout monumental qu'il soit, il « casse » la perspective historique. En revanche, il offre, par compensation en quelque sorte, une vue avancée aux voyageurs du train, comme si le chemin de fer avait, en l'absence de toute longue vue, rapproché le fond de décor suburbain. Une vue avancée, en surplomb au-dessus du versant, totalement exclusive du chemin de fer.

Bibliographie

Michel Butor, *La Modification*, Paris, Éd. de Minuit, 1957, 236 pages.

Henri Calet (1904-1956), *Le Tout sur le tout*, Paris, Gallimard, 1948, 275 pages.

Julien Gracq, *La Forme d'une ville*, Paris, José Corti, 1985, 213 pages.

Pierre Sansot (1928-2005), *Poétique de la ville*, Paris, Klincksieck, 1971, 423 pages.
